

Politique | Tribune libre LGV: "L'union sacrée des grands élus aquitains bafoue l'intérêt général"



Suite à la demande d'audience au Premier Ministre adressée par Alain Rousset, Alain Juppé et divers présidents de collectivités territoriales, le CADE vient d'adresser un courrier à Jean-Marc Ayrault pour dénoncer point par point ce qu'il considère comme une "argumentation fallacieuse utilisée par ces élus pour influencer ce dossier." Nous publions en tribune libre ce courrier.

« Depuis 1992, le CADE, collectif de 43 associations du Pays basque et du sud des Landes, s'oppose à la construction d'une LGV inutile et défend la modernisation de la ligne existante Bordeaux-Espagne. Cette solution alternative est possible et deux études indépendantes ont montré que la ligne actuelle est exploitée à 30% de sa capacité. Elle est susceptible d'accueillir toutes les prévisions de trafic à long terme, sans connaître de problème de saturation.

Nous dénonçons vigoureusement l'interventionnisme de certains élus d'Aquitaine et de Midi-Pyrénées qui tentent d'influencer les décisions en avançant une argumentation fallacieuse.

En agissant de la sorte les Présidents de région Alain Rousset et Martin Malvy vont à l'encontre de l'intérêt général. Permettez-nous de reprendre point par point les arguments avancés dans la lettre que ces élus vous ont adressée puis rendue publique.

Le GPSO n'est pas un projet avancé sur le plan du financement et des acquisitions foncières. Aucun financement à ce jour n'a été mis en place. Dire que ce projet fait l'objet d'un financement croisé avec la LGV Tours-Bordeaux est un pur mensonge. En effet, le protocole de financement de la LGV Tours-Bordeaux ne recèle aucune clause allant en ce sens. Ce sont certaines collectivités territoriales qui ont pratiqué des retenues financières jusqu'au démarrage des travaux d'une des branches du GPSO, réalisant ainsi un chantage inadmissible.

Quant au programme anticipé d'acquisitions foncières, c'est un échec patent, du fait de l'hostilité des populations à ce projet. Tout récemment dans le sud des Landes, des « démarcheurs » de RFF ont été éconduits.

Le GPSO n'est pas un projet structurant pour l'Aquitaine. La LGV n'est pas la réponse aux attentes de mobilité. Le TGV circule déjà sur la ligne actuelle et dessert Dax, Bayonne et les villes côtières.

Entre Bordeaux et Dax, un des tracés les plus rectilignes en France, ont été battus tous les records de vitesse (331km/h en 1955). Des aménagements mineurs permettraient un relèvement notable de la vitesse.

En revanche, la ligne Bayonne-Pau-Toulouse est vétuste, délabrée. La ligne desservant le Pays basque intérieur n'est toujours pas électrifiée, de même que le tronçon Morcenx-Mont de Marsan dans les Landes. La modernisation de ces lignes aurait un réel effet « structurant » et répondrait aux attentes de mobilité de la majorité des usagers, ceux qui empruntent les « trains du quotidien ».

Le projet de LGV ne connecte pas les gares de la côte basque. Bayonne est desservie par une gare « en crochet » avec un allongement de temps de parcours de 17 à 18 minutes (Rapport Meaux), Dax par sa gare historique en dérivation de la LGV et Mont de Marsan par une gare exurbanisée.

Il s'agit d'une infrastructure de transit et non de desserte dont on peut redouter les impacts négatifs pour les villes petites et moyennes : effet « pompe aspirante » ou « déménagement du territoire » (étude Delaplace).

Le GPSO n'est pas un projet socio-économiquement rentable. Selon le rapport Mariton : « Les revenus sont très modestes au regard de l'investissement conséquent prévu » et la ligne « risque de n'être finançable ni par des fonds privés du fait d'une trop faible rentabilité attendue ni par des fonds publics sous contraintes. »

Les études socio-économiques sur le GPSO ont été réalisées par RFF et sont largement sujettes à caution. Dans un rapport du 2 juillet 2012, la Cour des comptes rappelle que « les évaluations a priori sont trop souvent réalisées par les maîtres d'ouvrage, sans contre-expertise indépendante » et que « la rentabilité socio-économique de beaucoup d'infrastructures s'avère a posteriori nettement inférieure aux estimations a priori. »

En 2008, cette même instance avertissait : « Si les bilans socio-économiques et financiers des LGV actuellement en projet ou en cours de construction devaient être corrigés de la même façon, ils seraient fortement négatifs. »

D'autre part, le rapport Bianco s'alarme de l'état du réseau : « Beaucoup restera encore à faire pour stopper le vieillissement du réseau classique, notamment sur les axes structurants [...] une priorité absolue doit être donnée à la rénovation du réseau existant pour améliorer la qualité du service »

Le GPSO et le corridor ferroviaire européen L'interopérabilité à la frontière est assurée par la mise aux normes UIC du réseau ibérique par l'adjonction d'un 3ème rail et l'harmonisation des alimentations électriques et des systèmes de guidage et de sécurité. C'est ce que s'approprient à réaliser les autorités espagnoles entre San Sebastian et Irún où est prévue une gare internationale TGV et une plateforme multimodale. La ministre de l'environnement du gouvernement basque, Ana Oregi, a annoncé, à Bayonne, le 12 juin dernier : « nous nous orientons vers une amélioration de la voie actuelle avec la pose d'un troisième rail pour que l'écartement de nos voies soit conforme aux normes européennes. »

Le corridor européen passe donc par la ligne actuelle. L'Europe a exigé l'interopérabilité des réseaux aux frontières mais n'a jamais préconisé la construction d'une ligne nouvelle. Affirmer que la LGV « participe à la constitution du corridor européen ferroviaire Atlantique et supprime l'effet frontière » est une affirmation destinée à masquer volontairement la réalité des faits.

Des performances ferroviaires remarquables Affirmer que le GPSO représente plus de 28 millions de voyageurs par an relève de la pure spéculation.

En 2008, dans son rapport sur le réseau ferroviaire, la Cour des comptes jugeait les prévisions de RFF « fragiles, coûteuses et peu cohérentes ». La Cour rappelle que les TRI socio-économiques de la LGV Nord, estimé à 20 %, est seulement de 5 % a posteriori, du fait entre autre « d'une division du trafic prévu par deux ». Celui de la LGV Méditerranée est passé de 12,2% à 8,1% car « les gains de trafic ont été moindres »

« Cette dérive résulte autant d'un relèvement du coût des investissements que d'une révision du trafic à la baisse. » conclut la Cour.

L'essentiel des gains de temps entre Bordeaux, Bilbao et Madrid est obtenu grâce à la mise en service des projets espagnols.

Une étude du cabinet suisse CITEC montre que la construction de l'Y basque, côté espagnol, permet de réduire des 3/5 les temps de parcours entre Bordeaux et les grandes villes basques espagnoles. Cette étude précise que pour les liaisons locales (Bayonne-San Sebastian), l'utilisation des voies existantes est aussi rapide et que pour les liaisons internationales (Paris-Madrid) et régionales longue distance (Bordeaux-Bilbao par exemple), le gain de temps permis par la LGV pour une dizaine de trains par jour ne s'arrêtant pas est marginal (2 à 4%). En effet, la nouvelle ligne fait 70km de plus que la ligne existante.

Nous ne pouvons que partager les recommandations du rapport Auxiette : « Il est souhaitable que nous sortions de cette logique du "toujours plus vite". Il est indispensable de poser la question des temps de parcours et du niveau de service attendus par les voyageurs [...] la très grande vitesse reste un marché de niche »

Quant au fret, le trafic est limité selon la Communauté autonome basque et RFF à 124 trains quotidiens, deux sens confondus à saturation des réseaux ibériques.

Sur la ligne actuelle circulent entre 66 et 87 trains/jour selon RFF. La CITEC estime sa capacité totale à 322 trains quotidiens, 2 sens confondus, avec certains aménagements. Elle peut supporter l'ensemble du trafic prévu à long terme. Tous les objectifs peuvent être atteints : 150 trains de fret, 50 TER permettant le transport de 5 millions de passagers par an. (300 000 actuellement), 20TGV (+50%) et des temps de parcours raccourcis : Bordeaux-Bayonne : 1H20, Bordeaux-Bilbao : 2H43.

La rénovation de la ligne actuelle et son insonorisation en secteur urbain est estimée à 1,2 milliards d'euros pour des performances quasi similaires. Soucieux de défendre une alternative crédible, moins onéreuse, respectueuse de l'environnement et répondant aux besoins de mobilité de nos concitoyens, nous nous devons de rétablir la vérité pour défendre l'intérêt général...."

A lire également sur aqui.fr : [LGV - Grand Projet Sud Ouest: Rousset, Juppé, Madrelle, Emmanuelli, Labazée, Lignières-Cassou, Grenet, Feltesse demandent audience à Ayrault](#)

*Crédit Photo : Caisse des dépôts
Publié sur aqui.fr le 21/06/2013
[Url de cet article](#)*